



DEBEX
ZAKŁAD USŁUG DOKUMENTACYJNYCH
BUDOWNICTWA

**ZAKŁAD USŁUG
DOKUMENTACYJNYCH BUDOWNICTWA**

Bogdan Tul

Otomin, ul. Przyjemna 3
80-174 Gdańsk

tel./fax (058) 324-56-61

Egz. nr 1/4

Opracowanie: Projekt architektoniczno - budowlany (PAB) Przebudowa drogi leśnej nr 0059 w Leśn. Nowy Wiek na terenie Nadleśnictwa Elbląg na działkach nr 21/2, 23, 24, 25, 38, 39, 40, 41, 42, 46, 47, 303 w obrębie geod. 0002 Chojnowo, - gm. Tolkmicko, pow. elbląski. [Kat. obiektu: XXV drogi]			
Miejscowość: Chojnowo		Gmina: Tolkmicko	
Województwo: warmińsko - mazurskie			
Inwestor:		P.G.L. L.P. Nadleśnictwo Elbląg 82-300 Elbląg, ul. Marymoncka 5	
Zawartość opracowania: <u>Wg. załącznika</u>			
	Imię i nazwisko numer uprawnień bud.	Data	Podpis
Projektant	mgr inż. Andrzej Domeracki upr. POM/0081/POOK/04 nr ewid. POM/BO/0221/03	30-12-2022 r.	
Sprawdzający	mgr inż. Grzegorz Lewandowski upr. UAN-N-8346/15/TO/86 nr ewid. POM/BD/2722/01	30-12-2022 r.	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Strona tytułowa	strona 1
2. Spis treści	2
3. Część opisowa	3
3.1. Podstawa opracowania	3
3.2. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego	3
3.3. Zamierzony sposób użytkowania obiektu budowlanego	3
3.4. Układ przestrzenny oraz forma obiektu budowlanego	3
3.4.1. Plan sytuacyjny	3
3.4.2. Profil podłużny	4
3.4.3. Przekroje normalne i konstrukcyjne	4
3.4.4. Mijanki, zjazdy i plac składowy	5
3.4.5. Odwodnienie	6
3.4.6. Roboty przygotowawcze i ziemne	7
3.5. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego	8
3.5.1. Dane ogólne	8
3.5.2. Zestawienie powierzchni	8
3.6. Opinia geotechniczna i warunki posadowienia obiektu	8
3.7. Wpływ obiektu budowlanego na środowisko	8
3.8. Ochrona przeciwpożarowa	9
4. Część rysunkowa	
– Rys. nr AB.1.1 – 1.6 – Plan sytuacyjny (6 ark.) – 1:500	
– Rys. nr AB.2.1 – 2.3 – Profil podłużny (3 ark.) – 1:100/1000	
– Rys. nr AB.3 – Przekroje normalne i konstrukcyjne – 1:100/25	
5. Dokumenty	
– Kopia uprawnień projektanta	
– Kopia zaświadczenia o przynależności projektanta do PIIB	
– Oświadczenie projektanta	
– Kopia uprawnień projektanta sprawdzającego	
– Kopia zaświadczenia o przynależności projektanta sprawdzającego do PIIB	
– Geotechniczne warunki posadowienia	

CZĘŚĆ OPISOWA

projektu architektoniczno - budowlanego przedsięwzięcia: Przebudowa drogi leśnej nr 0059 w Leśn. Nowy Wiek na terenie Nadleśnictwa Elbląg.

1. Podstawa opracowania.

- a) umowa z Nadleśnictwem Elbląg,
- b) mapa sytuacyjno - wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500,
- c) Wytyczne prowadzenia robót drogowych w lasach – Zarządzenie nr 16 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z dnia 19 marca 2014 r.
- d) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz.U. 2006.58.405 z późn. zm.),
- e) Decyzja o warunkach zabudowy z dnia 29 grudnia 2022 r. wydana przez Burmistrza Tolkmicka – sygn. POŚ.6730.23.2022,
- f) Geotechniczne warunki posadowienia – ZUG GEODOM Gdańsk

2. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego.

Niniejszy projekt obejmuje przebudowę istniejącej korony i nawierzchni drogi wraz z niezbędnymi elementami odwodnienia w celu dostosowania jej parametrów technicznych do wymagań określonych w Wytocznych prowadzenia robót drogowych w lasach (poz. 1 c) oraz Rozporządzeniu (poz. 1d).

Rodzaj obiektu: droga leśna wewnętrzna stanowiąca dojazd pożarowy.

Kategoria obiektu: XXV drogi.

3. Zamierzony sposób użytkowania obiektu budowlanego.

Teren objęty opracowaniem stanowi w całości własność Skarbu Państwa i znajduje się w zarządzie Nadleśnictwa Elbląg.

Projektowana droga ma na celu udostępnienie przyległych drzewostanów dla transportu leśnego i stanowić będzie dojazd pożarowy do przyległych kompleksów leśnych.

Droga jest ujęta w Planie docelowej sieci drogowej Nadleśnictwa Elbląg pod nr 0059 oraz w Planie ochrony pożarowej Nadleśnictwa jako dojazd pożarowy nr 16.

4. Układ przestrzenny oraz forma obiektu budowlanego

4.1. Plan sytuacyjny

Projektowany odcinek zaczyna się na skrzyżowaniu z drogą leśną nr 0060 na działce nr 303, a kończy na skrzyżowaniu z drogą leśną nr 0058 na granicy działek nr 47 i 48.

Projektowany odcinek przebiega przez oddz. nr 11, 10, 9, 8, 7, 2, 6, 21, 20 i 19 w Leśnictwie Nowy Wiek na terenie Nadleśnictwa Elbląg.

Projekt przewiduje przebudowę istniejącej korony i nawierzchni drogi leśnej z dostosowaniem parametrów drogi do wymagań zawartych w Wytocznych prowadzenia robót drogowych w lasach (poz. 1c) i Rozporządzeniu (poz. 1d) wraz z niezbędnymi rowami odwadniającymi, ściekami przydrożnymi i przepustami.

Przyjęto przekrój jednopasowy o szerokości korony 4,5 / 4,0 m z mijankami – szerokość jezdni 3,5 / 3,0 m + pobocza 2 x 0,5 m. Szerokość jezdni w obrębie mijanek wynosi 6,0m.

Trasa składa się z odcinków prostych i łuków poziomych o promieniach od $R = 25$ m do 800 m. Na łukach poziomych o $R \leq 250$ m jezdnia jest poszerzona o wartość zależną od promienia łuku – zgodnie z Wytycznymi (poz. 1c). Projektowaną trasę poprowadzono po śladzie drogi istniejącej łagodząc promienie łuków poziomych. W obrębie projektowanego odcinka znajdują się trzy istniejące fragmenty utwardzone płytami drogowymi żelbetowymi o łącznej długości 548,1 m ($460,7 + 81,4 + 6,0$ m) i szerokości 3,0 m:

- Km 0+731,71 – 1+192,43, $L = 460,7$ m,
- Km 2+151,80 – 2+157,80, $L = 6,0$ m,
- Km 2+196,58 – 2+277,97, $L = 81,4$ m.

Na tych odcinkach nie projektuje się zmian geometrii trasy.

Przebieg projektowanej trasy pokazano na rys. nr AB.1.1 – AB.1.6.

4.2. Profil podłużny

Projektowana niweleta jest dostosowana do istniejącego pochylenia podłużnego terenu i istniejącej drogi leśnej, uwzględniając przy tym wymagania określone w Wytycznych (poz. 1c) dotyczące pochyłeń podłużnych i łuków pionowych, a także konieczność zbilansowania robót ziemnych.

Największe pochylenie podłużne $i = 8,5$ % przewidziano na odcinku od Km 2+760,80 do 2+779,10.

Załamania niwelety o różnicy pochyłeń $> 1\%$ zaokrąglono łukami pionowymi o promieniach wynoszących minimum:

- łuki wklęsłe $R = 500$ m,
- łuki wypukłe $R = 300$ m.

Na odcinkach z istniejącą nawierzchnią z płyt drogowych żelbetowych nie przewiduje się korekty istniejącej niwelety.

Projektowany profil podłużny pokazano na rys. nr AB.2.1 – AB.2.3.

4.3. Przekroje normalne i konstrukcyjne

Projekt przewiduje ułożenie nowej nawierzchni przy wykorzystaniu istniejącej nawierzchni jako podłoża.

Projekt przewiduje zastosowanie dwóch typów nawierzchni:

- a) nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (KŁSM):
 - warstwa górna 4/31,5 mm o grubości 10 cm z kruszywa łamanego kamiennego,
 - warstwa dolna 0/63 mm o grubości 20 cm z kruszywa łamanego betonowego,
 - warstwa odsączająca z piasku lub pospółki ($k \geq 8$ m/dobę) o grub. 15 cm,
- b) nawierzchnia z płyt drogowych żelbetowych pełnych:
 - płyty drogowe żelbetowe prefabrykowane pełne o wymiarach $3,0 \times 1,5 \times 0,15$ m,
 - warstwa odsączająca z piasku ($k \geq 8$ m/dobę) o grub. 20 cm,
 - korytka betonowe prefabrykowane o wym. $0,5 \times 0,5 \times 0,15$ m.

Warstwa odsączająca z piasku zostanie ułożona na całej szerokości korony drogi. Na zjazdach oraz na mijance w Km 0+951,00 warstwa odsączająca zostanie ułożona w korycie.

Na odcinkach prostych nawierzchnia z kruszywa łamanego (KŁSM) ułożona zostanie ze spadkiem dwustronnym $i_p = 3$ %, a nawierzchnia z płyt żelbetowych ze spadkiem jednostronnym $i_p = 2\%$. Na łukach poziomych o promieniach $R < 300$ m zastosowano przechyłki jednostronne o wartościach zależnych od promienia łuku.

Zmiany przekroju poprzecznego pomiędzy prostą, a łukiem poziomym należy dokonać na odcinkach prostych przejściowych o długości 15,0 – 30,0 m.

Nawierzchnię z płyt drogowych żelbetowych zaprojektowano na odcinkach o największych pochyleniach podłużnych przekraczających 5 % w celu uniknięcia wodnej erozji nawierzchni, a także na odcinkach o najniższej nośności podłoża. Na odcinkach położonych w głębokich jarach zamiast rowów przydrożnych zastosowano wzdłuż płyt ścieki z korytek betonowych prefabrykowanych o wymiarach 0,5x0,5x0,15 m ułożonych na podsypce cement.-piask. (1:4) o grubości 10 cm.

Pobocza obustronne o szer. po 0,50 m należy wykonać z gruntu dowiezionego z utwardzeniem wierzchniej warstwy KŁSM (4/31,5 mm) o grub. 9 cm. Pochylenia poboczy 6 %.

Nawierzchnię z kruszywa łamanego (KŁSM) zaprojektowano na odcinkach:

- Km 0+000,00 – 0+673,30 L = 673,3 m,
- Km 1+287,32 – 2+060,45 L = 773,1 m,
- Km 2+277,97 – 2+678,26 L = 400,3 m,
- Km 2+788,59 – 2+953,28 L = 164,7 m.

Łączna długość odcinków o nawierzchni z KŁSM wynosi 2 011,4 m.

Nawierzchnię z płyt drogowych żelbetowych pełnych zaprojektowano na odcinkach:

- Km 0+673,30 – 0+731,71 L = 58,4 m,
- Km 1+192,43 – 1+287,32 L = 97,9 m,
- Km 2+060,45 – 2+196,58 L = 136,1 m (w tym 6,0 m nawierzchni istniejącej),
- Km 2+678,26 – 2+788,59 L = 110,3 m.

Łączna długość projektowanej nawierzchni z płyt żelbetowych wynosi 396,7 m.

Zastosowanie projektowanych nawierzchni na trasie drogi pokazano na rys. nr AB.1.1 – AB.1.6.

Typy zastosowanych przekrojów normalnych oraz konstrukcję nawierzchni pokazano na rys. nr AB.3.

4.4. Mijanki, zjazdy i plac składowy

Przy projektowanej drodze przewidziano wykonanie 17 mijanek. Odległości pomiędzy miejscami umożliwiającymi mijanie się pojazdów nie przekraczają 300 m.

Mijanki mają długość po 23,0 m (krawędź zewnętrzna) + 2 skosy o długościach po 17,5 m. Szerokość jezdni w obrębie mijanki wynosi 6,0 m. Na istniejącym przepuście Ø100 cm w Km 2+154,28 zaprojektowano mijankę o długości 47,27 m (krawędź zewnętrzna), która w miejscu ostrego załamania trasy zapewnia widoczność w obu kierunkach drogi.

Na projektowanych mijankach przewiduje się wykonanie nawierzchni jak na drodze.

W projekcie przewidziano utwardzenie 15 zjazdów na boczne szlaki zrywkowe oraz 1 zjazd do posesji na działce nr 28.

Szerokość jezdni na zjeździe wynosi 3,0 m + skosy. Szerokość poboczy przy zjazdach wynosi po 0,5 m z każdej strony.

Na zjazdach należy wykonać nawierzchnię jak na jezdni drogi. Zjazdy w Km 0+765,95, 0+930,28 i 1+402,40 należy utwardzić płytami żelbetowymi, a pozostałe 12 zjazdów należy utwardzić KŁSM. Dopuszcza się zmiany lokalizacji poszczególnych zjazdów w porozumieniu z inwestorem.

Według wskazania inwestora na odcinku Km 0+599,00 – 0+633,27 zaprojektowano plac składowy na drewno o wymiarach 34,75 x 4,5 m. Nawierzchnia placu zostanie utwardzona kruszywem łamanym (KŁSM) jak na jezdni drogi. Docelowo plac może zostać powiększony do rozmiarów wskazanych linią przerywaną na rys. nr AB.1.2.

Na rys. AB.1.6 w Km 2+866,60 – 2+927,10 przerywaną linią zaznaczono potencjalną możliwość lokalizacji drugiego placu składowego.

Lokalizację mijanek, zjazdów i placu składowego pokazano na rys. nr AB.1.1 – AB.1.6.

Konstrukcję nawierzchni pokazano na rys. nr AB.3.

4.5. Odwodnienie

Odwodnienie korony drogi zapewnią istniejące oraz projektowane rowy, ścieki przydrożne i przepusty, które odprowadzą wody opadowe w obniżenia przyległego terenu lub do istniejących cieków wodnych.

4.5.1. Rowy

Projektowane rowy mają przekrój trapezowy – szerokość dna 40 cm, głębokość 54 - 67 cm. Nachylenie skarp rowów 1:1,5. Dno i skarpy rowów należy umocnić warstwą humusu o grub. 5 cm.

Łączna długość projektowanych rowów wynosi 2590,2 m.

Lokalizację rowów pokazano na rys. nr AB.1.1 – AB.1.6, a przekroje charakterystyczne na rys. nr AB.3.

4.5.2. Ścieki przydrożne

Na odcinkach o nawierzchni z płyt żelbetowych położonych w głębokich jarach zamiast rowów odprowadzenie wód opadowych zapewnią ścieki ułożone z korytek betonowych prefabrykowanych o wymiarach 50 x 50 x 15 cm. Korytka ułożone będą na podsypce cementowo – piaskowej (1:4) o grubości 10 cm.

Łączna długość projektowanych ścieków betonowych wynosi 272,5 m.

Lokalizację ścieków pokazano na rys. nr AB.1.1 – AB.1.6, a konstrukcję na rys. nr AB.3.

4.5.3. Przepusty

Celem prawidłowego odprowadzenia wód powierzchniowych zaprojektowano:

- przebudowę 2 istniejących przepustów Ø50 cm pod drogą,
- budowę 8 nowych przepustów pod drogą,
- przebudowę 1 ścianki czołowej na wlocie istniejącego przepustu Ø60 cm pod drogą,
- budowę 4 przepustów pod zjazdami,
- odmulenie istniejącego przepustu Ø100 cm pod drogą.

a) *Przebudowa istniejących przepustów pod drogą* na ciekach naturalnych w Km 1+524,72 (nr 5) oraz 2+682,39 (nr 9) polega na wymianie istniejących rur betonowych 50 cm na rury przepustowe karbowane z HDPE Ø60 cm, ułożone na ławie o grub. 25 cm z pospółki. W ramach przebudowy rozebrane zostaną istniejące drewniane ścianki czołowe oraz betonowa obudowa wlotu przepustu nr 5 i zastąpione zostaną ściankami czołowymi żelbetowymi prefabrykowanymi.

Istniejące rzędne wlotów i wylotów oraz spadki przepustów zostaną zachowane.

Długości przepustów po przebudowie wynikają z szerokości korpusu ziemnego drogi i wynoszą: 9,0 m (nr 5) i 6,0 m (nr 9).

b) *Budowa nowych przepustów pod drogą* (nr 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10) wynika z konieczności odprowadzenia wód w najniższej położonych punktów istniejących bądź projektowanych rowów. Wszystkie przepusty zaprojektowano z rur przepustowych karbowanych z HDPE Ø50 cm, ułożonych na ławie o grub. 25 cm z pospółki. Na wlotach i wylotach przepustów ustawione zostaną ścianki czołowe żelbetowe prefabrykowane.

Spadki projektowanych przepustów mieszczą się w przedziale od 1 do 4% (nr 2).

Wszystkie przepusty mają długość po 6,0 m, za wyjątkiem przepustu w Km 0+363,57 (nr 2), który ma długość 7,0 m.

- c) *Przebudowa ścianki czołowej na wlocie istniejącego przepustu Ø60 cm pod drogą w Km 2+934,17 (nr 11)* polega na rozebraniu istniejącej drewnianej ścianki czołowej i zastąpieniu jej ścianką czołową żelbetową prefabrykowaną.
- d) *Budowa przepustów pod zjazdami w Km 0+339,64, 0+614,08, 1+402,40 1+514,38* wynika z konieczności przepuszczenia wody z rowów przydrożnych. Wszystkie przepusty zaprojektowano z rur przepustowych karbowanych z HDPE Ø40 cm, ułożonych na ławie o grub. 25 cm z pospółki. Na wlotach i wylotach przepustów ustawione zostaną ścianki czołowe żelbetowe prefabrykowane.

Spadki projektowanych przepustów mieszczą się w przedziale od 1 do 6% (Km 0+339,64).

Wszystkie przepusty mają długość po 6,0 m.

- e) *Odmulenie istniejącego przepustu Ø100 cm pod drogą w KM 2+154,28* jest konieczne ze względu na uzyskanie drożności na istniejącym cieku naturalnym. W chwili obecnej przepust jest zamulony w 100%, a woda w cieku przelewa się przez koronę drogi.

Aby uzyskać pełną drożność cieku niezbędne będzie równoczesne odmulenie sąsiedniego przepustu pod linią kolejową wraz z rowem odpływowym na całej długości od ujścia cieku do Zalewu Wiślanego do przepustu pod drogą leśną. Ponieważ zadanie to dotyczy gruntów obcych odmulenie ujścia cieku oraz przepustu pod linią kolejową należy wykonać w porozumieniu z zarządcą terenu kolejowego. Ponadto odmulenia i regulacji z zabudową wymaga zamulony odcinek cieku powyżej przepustu pod drogą.

Określenie zakresu niezbędnych robót związanych z regulacją cieku wymaga opracowania odrębnego projektu.

Lokalizację przepustów pokazano na rys. nr AB.1.1 – AB.1.6.

4.6. Roboty przygotowawcze i ziemne

Roboty przygotowawcze obejmują wytyczenie drogi, usunięcie warstwy ziemi urodzajnej (humusu), wykarczowanie pni kolidujących z drogą, oczyszczenie pasa drogi z krzaków oraz wywiezienie karpiny w miejsce wskazane przez inwestora.

W celu uzyskania prawidłowych parametrów drogi niezbędne będzie wykonanie robót ziemnych polegających głównie na poszerzeniu istniejących skarp wykopów. Poszerzone skarpy, a także skarpy rowów przydrożnych należy umocnić warstwą humusu o grub. 10 cm. Nachylenie projektowanych skarp nasypów i wykopów 1:1,5.

Przy wlocie przepustu nr 3 w Km 0+730,09 zaprojektowano gabiony z siatki stalowej ocynkowanej wypełnione kamieniem łamanym o długości 6,0 + 1,0 m i przekroju 1,0x0,5 m. Zastosowanie gabionów pozwoli ograniczyć wysokość przyległej skarpy wykopu.

Większość robót wykonana zostanie przy użyciu sprzętu mechanicznego (spycharki, koparki + samochody samowyładowcze, walce).

Sumaryczne ilości robót ziemnych wynoszą:

– Wykopy:	1854,5 m ³ ,
– Nasypy:	1824,8 m ³ ,
– Zużycie na miejscu:	672,5 m ³ ,
– Nadmiar gruntu (odkład):	29,7 m ³ .

Zasięg pasa terenu zajętego pod roboty ziemne (wykopy i nasypy) pokazano na rys. nr AB.1.1 – AB.1.6.

5. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego

5.1. Dane ogólne

– Klasa drogi	- droga leśna wewnętrzna główna,
– Kategoria ruchu	- KR 1
– Prędkość projektowa	- 30 km/h,
– Nośność nawierzchni	- 10 t,
– Dopuszczalny nacisk na oś	- 8 t,
– Długość drogi	- 2953,28 m,
– Długość nawierzchni z kruszywa (KŁSM)	- 2011,4 m,
– Długość nawierzchni z płyt żelbetowych	- 944,8 m,
– w tym nawierzchnia istniejąca	- 548,1 m,
– Szerokość jezdni z kruszywa (KŁSM)	- 3,5 m + poszerzenia,
– Szerokość jezdni z płyt żelbetowych	- 3,0 m + poszerzenia (KŁSM),
– Szerokość poboczy	- 2 x 0,50 m,
– Mijanki	- 17 szt.,
– Zjazdy na szlaki zrywkowe	- 15 szt.,
– Plac składowy	- 1 szt. (224,8 m ²),
– Długość proj. rowów	- 2950,2 m,
– Długość ścieków (korytka betonowe)	- 272,50 m,
– Przepusty pod drogą	- 10 szt.
– Przepusty pod zjazdami	- 4 szt.

5.2. Zestawienie powierzchni

– Nawierzchnia z kruszywa łamanego (KŁSM)	- 11 722,3 m ² ,
– Nawierzchnia z płyt drogowych żelbetowych	- 1 737,0 m ² ,
– Powierzchnia ścieków (korytka betonowe)	- 136,3 m ² .

6. Opinia geotechniczna i warunki posadowienia obiektu

Zgodnie z Geotechnicznymi warunkami posadowienia (poz. 1f) warunki gruntowe uznano za proste, a obiekt budowlany zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej.

W podłożu stwierdzono następujące warstwy geotechniczne:

- Warstwa 1 – gliny piaszczyste miękkoplastyczne – na odcinkach Km 2+100 – 2+200, 2+680 – 2+750,
- Warstwa 1A – gliny piaszczyste plastyczne
- Warstwa 2 – piaski drobne i pylaste średniozagęszczone – na pozostałym odcinku.

Występujące w podłożu drogi grunty warstwy 1A i 2 są zdolne do przejścia obciążeń bezpośrednich od obiektu budowlanego.

Grunty warstwy 1 o najniższej nośności występują na odcinkach Km 2+100 – 2+200 oraz 2+680 – 2+750. Na tych odcinkach przewidziano wykonanie nawierzchni z płyt drogowych żelbetowych pełnych ułożonych na warstwie odsączającej z piasku o grubości 20 cm.

Grubość warstw zawierających próchnicę (gliny i piaski) jest zmienna od 40 do 160 cm. Ze względu na dużą grubość tych warstw przewidziano usunięcie jedynie wierzchniej, najbardziej zanieczyszczonej warstwy o grubości 15 cm oraz zastosowano pod nawierzchnią z KŁSM warstwę odsączającą z piasku o grubości 15 cm.

Najwyższy poziom wód gruntowych stwierdzono na głębokości 0,8 m poniżej poziomu terenu.

7. Wpływ obiektu budowlanego na środowisko

Projektowane przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia postępowania oceny oddziaływania na środowisko.

Wpływ obiektu budowlanego, jakim jest droga leśna wewnętrzna, na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi czy wody powierzchniowe i podziemne należy uznać za nieistotny ponieważ:

- projektowana droga przebiega po śladzie już istniejącej drogi leśnej,
- ruch kołowy na drodze będzie miał charakter sporadyczny,
- przyjęte parametry techniczne, takie jak: szerokość jezdni, korony drogi i rowów, profil podłużny, technologia nawierzchni, nie naruszają warunków bytowania przyległego drzewostanu,
- projektowany system odwodnienia drogi w niewielkim stopniu narusza istniejące, naturalne spływy wód powierzchniowych, nie mając żadnego wpływu na obieg wód podziemnych.

Emisje zanieczyszczeń, wywoływane przez planowane roboty budowlane – takie jak: hałas, spaliny, zapylenie, odpadki, uszkodzenia roślinności, będą miały charakter krótkookresowy, lokalny i odwracalny. Wykarczowane pniaki i nadmiar urobku zostaną przemieszczone na wysypisko lub w miejsce wskazane przez inwestora.

W celu zredukowania do minimum spodziewanych zagrożeń Inwestor winien wyegzekwować od wykonawców robót korzystanie ze sprawnego sprzętu technicznego i starannego wykonania robót.

8. Ochrona przeciwpożarowa

Projektowana droga jest ujęta w Planie ochrony pożarowej Nadleśnictwa Elbląg jako dojazd pożarowy nr 16.

Zaprojektowane parametry techniczne drogi uwzględniają wymagania określone w Rozporządzeniu (poz. 1d).